

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD  
Y LÍNEAS DE CARGA Y DE  
SEGURIDAD DE PESQUEROS  
53º periodo de sesiones  
Punto 19 del orden del día

SLF 53/WP.1/Add.1  
14 enero 2011  
Original: INGLÉS

**ADVERTENCIA**

En la fecha de su publicación, el presente documento todavía debe ser examinado, en su totalidad o en parte, por el órgano de la OMI al que se presenta. Por consiguiente, su contenido está sujeto a aprobación y a las enmiendas de fondo o de redacción que puedan acordarse después de esa fecha.

**PROYECTO DE INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
[continuación]**

**[Para los puntos 1, 2, 4 a 11, 13 a 15 y 17 a 19  
véase el documento SLF 53/WP.1]**

**3 ELABORACIÓN DE CRITERIOS DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA DE NUEVA  
GENERACIÓN**

**Generalidades**

3.1 El Subcomité recordó que el SLF 52 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre estabilidad sin avería (SLF 52/19, párrafo 3.19) para que prosiguiera la labor sobre los puntos que figuran en el plan de acción actualizado sobre las cuestiones relativas a los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación (SLF 52/WP.1, anexo 3).

**Informe del Grupo de trabajo (parte 2) constituido en el SLF 52**

3.2 El Subcomité examinó la parte 2 del informe del Grupo de trabajo sobre la estabilidad sin avería constituido en el SLF 52 (SLF 53/3) y, tras aprobarla en general, tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre estabilidad sin avería constituido en el SLF 52 (SLF 53/3/1 y SLF 53/INF.10) había examinado en detalle el informe del Grupo.

**Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

3.3 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/3/1 y SLF 53/INF.10) y tomó nota de que el Grupo había recopilado metodologías adicionales para los criterios de vulnerabilidad (niveles 1 y 2) con resultados de cálculo de muestra. Junto con las propuestas por el SLF 52, esas metodologías abarcan los tres niveles de las cuatro modalidades de fallo. Las metodologías para los criterios de vulnerabilidad se verificaron y perfeccionaron mediante varios estudios de validación y verificación y deliberaciones en el seno del Grupo.

3.4 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había estimado que era necesario seguir deliberando sobre la cuestión en el SLF 53 para elaborar series de criterios refundidos para cada modalidad. En este contexto, el orden de moderación entre los distintos niveles es fundamental, según se acordó en el SLF 52. Debería examinarse más a fondo la cuestión del grado de complejidad, especialmente en lo que respecta al criterio de nivel 1, para una aplicación factible a todos los buques regidos por el Convenio SOLAS y el Convenio de Líneas de Carga, desde los puntos de vista de los inspectores y los proyectistas. Por ejemplo, en el caso del criterio de nivel 1 para el balance paramétrico, la cuestión reside en si el cálculo de la altura metacéntrica GM en las olas puede prescribirse para todos los buques o no, y en si el concepto del grupo de olas es aceptable para ese nivel o no. Respecto del criterio del nivel 2 para el balance paramétrico, la cuestión reside en si puede utilizarse o no la técnica numérica discreta, como el método Runge Kutta.

3.5 En el contexto de lo anterior, el Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 SLF 53/3/5 (Polonia), que contiene un resumen de las deliberaciones mantenidas hasta la fecha sobre el planteamiento general para los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación por lo que respecta a la estructura de dichos criterios. A este respecto, la delegación de Polonia manifestó la opinión de que la elaboración de los nuevos criterios y el consenso sobre su estructura son tan importantes en la etapa actual como la elaboración de criterios específicos para niveles de vulnerabilidad distintos de modalidades de fallo de estabilidad diferentes, y presentó el proyecto de estructura de los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación para que el Subcomité lo examine con más detalle;

- 
- .2 SLF 53/3/6 (Polonia), en el que figuran observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia por lo que respecta a la condición de buque apagado y se propone:
- .1 mantener el criterio meteorológico existente junto con los parámetros límite de los buques a los que tal vez se aplique el criterio, como en la parte A del Código IS 2008, hasta que un posible análisis futuro revele que algunos de los buques que cumplen dicho criterio no son seguros; y
  - .2 elaborar un nuevo criterio meteorológico aplicable a los buques no tradicionales definidos *supra*, a partir del modelo físico preciso del comportamiento del buque bajo la acción del viento y las olas, es decir, el método de evaluación directa de la seguridad, según se considere oportuno;
- .3 SLF 53/3/7 (Estados Unidos), en el que figuran observaciones sobre la parte del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/INF.10, anexos 1 y 2) relativa a los criterios de vulnerabilidad del nivel 1 para el balance paramétrico, y se presenta una versión combinada para los criterios de vulnerabilidad del nivel 1 que conserve la metodología básica, pero sea flexible en cuanto a los factores seleccionados para los parámetros clave a fin de reflejar de manera adecuada las normas previstas;
- .4 SLF 53/3/8 (Estados Unidos y Japón), en el que figuran observaciones sobre los criterios de vulnerabilidad (niveles 1 y 2) para la navegación en la cresta de la ola y la caída al través (SLF 53/INF.10, anexos 3 y 5), y se sugiere que se afinen los criterios propuestos y el proyecto de especificación para la evaluación directa de la estabilidad con respecto a las cuestiones relacionadas con la maniobrabilidad y la capacidad para mantener el rumbo;
- .5 SLF 53/3/9 (Italia), en el que figuran observaciones relacionadas con el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/3/1 y SLF 53/INF.10), en particular por lo que respecta a los métodos de

evaluación de la vulnerabilidad de primer nivel para el balance paramétrico. La delegación de Italia opinó que las bases fundamentales de los métodos propuestos por Italia (SLF 53/INF.10, anexo 1), Japón (SLF 53/INF.10, anexo 2) y los Estados Unidos (SLF 53/INF.10, anexo 13) podrían combinarse en una metodología única; y

- .6 SLF 53/INF.8 (Suecia), en el que se presentan ejemplos de cálculo sobre los criterios propuestos de nivel 2 relativos al balance paramétrico presentados por Japón y los Estados Unidos al Grupo de trabajo por correspondencia sobre estabilidad sin avería. El estudio se llevó a cabo con 25 buques de distintos tipos y de esloras comprendidas entre 90 y 310 metros.

3.6 Tras examinar los citados documentos el Subcomité tomó nota, en particular, de que:

- .1 algunas delegaciones manifestaron su preocupación con respecto a la aplicación de los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación a distintos tipos y tamaños de buques y las repercusiones de este punto una vez que entren en vigor las prescripciones pertinentes;
- .2 en principio, deberían aplicarse a los buques primero los criterios simplificados y no los complejos; y
- .3 los criterios de segunda generación deberían basarse en la física y la hidrodinámica, en vez de únicamente en soluciones numéricas, por lo que respecta a la validación de los criterios.

3.7 En el contexto de lo anterior, el Subcomité también tomó nota de la opinión de la delegación de Alemania por lo que respecta a la elaboración en curso de los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación, en particular, que la labor en curso del Grupo de trabajo sobre estabilidad sin avería debería centrarse en los siguientes aspectos críticos:

- .1 la determinación de cuáles de los criterios propuestos tienen mayor resistencia física, a saber, los que reflejan el comportamiento real de un buque, y qué criterios permiten distinguir de manera fiable entre buques susceptibles y no susceptibles;

- .2 la demostración de la precisión de la correlación entre los niveles 1 y 2 para todos los criterios propuestos;
- .3 la gama de aplicabilidad de los criterios con respecto a los distintos tipos de buques; y
- .4 la evaluación de las posibles medidas para garantizar la seguridad del buque.

### **Estabilidad excesiva**

3.8 Por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con la estabilidad excesiva, el Subcomité examinó el documento SLF 53/3/2 (Alemania), relativo a la matriz que contiene las modalidades de fallo de estabilidad definidas (SLF 52/WP.1, anexo 1) y los distintos niveles de evaluación de la estabilidad, y en el que se propone ampliar la matriz con respecto a los fallos de estabilidad parciales, es decir, las grandes aceleraciones. El Subcomité recordó que la delegación de Alemania había destacado en el SLF 52, en el seno del Grupo de trabajo, las posibles consecuencias de grandes fuerzas de aceleración debidas a una estabilidad excesiva. Se habían presentado situaciones reales en las que se han producido daños en el buque y en la carga e incluso ha habido heridos entre los miembros de la tripulación. En ese contexto, el Grupo de trabajo constituido en el SLF 52 había acordado que la estabilidad excesiva que daba lugar a un fallo parcial de la estabilidad debería figurar entre los criterios para cada modalidad de fallo de estabilidad, si procedía.

3.9 A la luz de lo anterior, el Subcomité, tras observar que la expresión "grandes aceleraciones" era más adecuada que "estabilidad excesiva", encargó al Grupo de trabajo que prosiguiera el examen de las cuestiones relacionadas con la estabilidad excesiva y asesorara al Subcomité sobre si procedía incluir estas cuestiones en el plan de acción para la labor sobre estabilidad sin avería como modalidad de fallo adicional de la estabilidad.

## **Cuestiones relacionadas con los buques que transportan cubiertas de madera**

### ***Líneas de carga para el transporte de madera en cubierta***

3.10 El Subcomité tomó nota de que el DSC 15 (SLF 53/2/1), tras tomar nota de que las prescripciones relativas a las líneas de carga para el transporte de madera pueden quedar obsoletas debido a la asignación más rigurosa de un francobordo de verano mejorado (B-60), había invitado al SLF 53 a que examinara la posibilidad de revisar las prescripciones relativas a las líneas de carga para madera del Convenio de Líneas de Carga de 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

### ***Estabilidad sin avería***

3.11 El Subcomité también tomó nota de que el DSC 15, tras tomar nota de que el Código IS 2008 aborda en general el problema de la estabilidad excesiva, había también invitado al SLF 53 a que prosiguiera el examen del problema de la estabilidad excesiva de los buques que transportan cubiertas de madera cuando elabore los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación.

### ***Resultados del MSC 88***

3.12 El Subcomité tomó nota además de que el MSC 88, tras tomar nota de los resultados del DSC 15, había encargado al SLF 53 que examinara las citadas cuestiones (véanse los párrafos 3.10 y 3.11) y asesorara al MSC 89 sobre la necesidad de tomar medidas correspondientes.

3.13 A la luz de lo anterior, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo que siguiera examinando la posible revisión de las prescripciones relativas a las líneas de carga para madera en el Convenio de Líneas de Carga de 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 y el problema de la estabilidad excesiva de los buques que transportan cubiertas de madera, y asesorara al Subcomité sobre si procedía incluir estas cuestiones en el plan de acción para la labor sobre la estabilidad sin avería.

---

## Propuestas de enmienda al Código IS 2008

3.14 El Subcomité examinó el documento SLF 53/3/4 (RINA) en el que se proponen enmiendas al Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008) a fin de abordar las siguientes cuestiones:

- .1 en el criterio del ángulo de escora en las maniobras de giro del Código IS 2008 no se tiene en cuenta la capacidad de giro de los buques y se asume un diámetro de giro que es el doble del recomendado en las Normas sobre maniobrabilidad de los buques;
- .2 la fórmula que debe emplearse no es válida para algunos tipos de casco;
- .3 este criterio está en conflicto con las prescripciones del Código NGV 2000; y
- .4 el criterio actual no garantiza un margen de estabilidad mínima con el timón metido al máximo.

3.15 Tras observar que esta propuesta quedaba fuera del ámbito de este punto del orden del día, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas para un nuevo resultado previsto al MSC 89, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités.

## Actividades del Grupo de tareas sobre estabilidad dinámica de RINA

3.16 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por RINA (SLF 53/3/3) sobre las actividades en curso del Grupo de tareas sobre estabilidad dinámica, que está llevando a cabo un estudio interdisciplinario y de largo alcance de la estabilidad dinámica sin avería para los buques que naveguen con estados de la mar significativos, que apoya directamente la labor de la Organización.

## Procedimiento para determinar una curva límite GM basada en una prueba con modelo alternativa y simulaciones numéricas

3.17 El Subcomité tomó nota de la información recogida en el documento SLF 53/INF.3 (Finlandia y Noruega) sobre un enfoque alternativo del criterio meteorológico (Código IS 2008, parte A, sección 2.3) y la evaluación alternativa del criterio meteorológico

(MSC.1/Circ.1200 y MSC.1/Circ.1227). En opinión de las delegaciones autoras del documento, la base de este planteamiento es el hecho de que el criterio meteorológico ordinario no puede aplicarse a los buques de pasaje de grandes dimensiones y otros buques con dimensiones similares, en particular debido a la sobreestimación inherente del llamado ángulo de contrabalance en el método convencional. En este contexto, en el documento se muestra un método para derivar los valores límite de estabilidad para dichos buques utilizando una prueba con modelo alternativa y simulaciones numéricas.

### **Examen del Plan de acción para la labor sobre estabilidad sin avería**

3.18 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo que examinara el Plan de acción para la labor sobre estabilidad sin avería (SLF 52/WP.1, anexo 3) y elaborara un plan revisado en el que se identifiquen las prioridades, plazos y objetivos de la labor que ha de realizarse.

### **Constitución del Grupo de trabajo**

3.19 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre estabilidad sin avería y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 continuar examinando los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/3/1 y SLF 53/INF.10) y la segunda parte del informe del Grupo de trabajo constituido en el SLF 52 (SLF 53/3), y teniendo en cuenta los documentos SLF 53/3/5, SLF 53/3/6, SLF 53/3/7, SLF 53/3/8, SLF 53/3/9 y SLF 53/INF.8;
- .2 examinar las cuestiones relacionadas con la estabilidad excesiva teniendo en cuenta el documento SLF 53/3/2 y la parte pertinente del documento SLF 53/2/1, y asesorar al Subcomité sobre la posibilidad de incorporar la estabilidad excesiva como modalidad de fallo de estabilidad adicional en el Plan de acción sobre los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación;



- .3 examinar las cuestiones relativas a los buques que transportan cubiertas de madera, incluida una posible revisión de las prescripciones relativas a las líneas de carga para madera del Convenio de Líneas de Carga de 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, teniendo en cuenta la parte pertinente del documento SLF 53/2/1, y asesorar al Subcomité en consecuencia;
- .4 examinar el Plan de acción para la labor sobre la estabilidad sin avería que figura en el anexo 3 del documento SLF 52/WP.1, teniendo en cuenta los progresos realizados durante el periodo de sesiones, y elaborar un plan revisado en el que se identifiquen las prioridades, plazos y objetivos para la labor que ha de llevarse a cabo;
- .5 examinar si es necesario volver a constituir un grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, preparar un mandato para su examen por el Subcomité; y
- .6 presentar un informe por escrito (parte 1) al Pleno y seguir trabajando a lo largo de la semana para presentar la parte 2 del informe al SLF 54, lo antes posible, una vez que finalice el periodo de sesiones, de modo que pueda tenerla en cuenta el Grupo de trabajo por correspondencia, si se constituye.

### **[Informe del Grupo de trabajo**

3.20 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (parte 1) (SLF 53/WP.4), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### ***Título del resultado***

3.21 Teniendo en cuenta las decisiones del C 104 de que los resultados que han de incluirse en el próximo plan estratégico bienal de la Organización sean concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos, el Subcomité acordó que debía sustituirse la palabra "nueva" por "segunda" en el título del resultado, de modo que diga "Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de segunda generación".

***Resumen de las propuestas examinadas para los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación***

3.22 El Subcomité tomó nota del resumen actualizado de las propuestas examinadas para los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación, que figuran en el anexo 1 del documento SLF 53/WP.4, e invitó a las delegaciones que presentaron las propuestas que está previsto refundir a que adopten las medidas necesarias para facilitar la consecución de este objetivo.

3.23 El Subcomité tomó nota asimismo de la lista de la población de muestra de 73 buques (SLF 53/WP.4, anexo 2), que fueron utilizados y sometidos a prueba por el Grupo de trabajo por correspondencia, aplicando el anteproyecto de criterios de vulnerabilidad.

3.24 El Subcomité también instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran buques de muestra y tipos de buque adicionales, incluidos los datos experimentales disponibles, para la futura puesta a prueba y validación del proyecto de criterios de vulnerabilidad y los métodos de evaluación directa de la estabilidad.

***Estructura de los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación***

3.25 El Subcomité tomó nota de la estructura revisada de los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación (SLF 53/WP.4, anexo 3), especialmente de que quizá sea necesario un periodo intermedio de varios años para obtener la experiencia suficiente en esta cuestión, y refrendó la opinión del Grupo de que, una vez ultimados, los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación deberían considerarse inicialmente como criterios recomendados en la parte B del Código IS 2008 y transferirse a la parte A en el futuro.

3.26 Teniendo en cuenta que las Administraciones habían reconocido que el sector quizá encuentre problemas para implantar de manera adecuada los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación (SLF 51/4), el Subcomité consideró la posible necesidad de elaborar directrices para la implantación de dichos criterios, que podrían incluirse en las Notas explicativas del Código IS 2008.

---

***Problemas relacionados con grandes aceleraciones que resultan en fallos de estabilidad parciales – "Estabilidad excesiva"***

3.27 El Grupo refrendó la decisión del Grupo de incorporar una modalidad de fallo con el título "Aceleraciones excesivas" como punto separado de la lista de modalidades de fallo de estabilidad.

***Estabilidad excesiva de los buques que transportan cubiertas de madera***

3.28 Tras examinar la recomendación recogida en el párrafo 3.7 de la parte B del Código IS 2008 de que la altura metacéntrica GM no debería exceder del 3 % de la viga, el Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que el problema de la estabilidad excesiva de los buques que transportan cubiertas de madera debería incluirse en la elaboración de criterios de estabilidad sin avería de segunda generación relacionados con las cargas y las aceleraciones excesivas.

3.29 El Subcomité acordó asimismo que no debería adoptarse ninguna medida por el momento en lo que respecta a los buques que transportan cubiertas de madera en relación con una posible revisión de las prescripciones sobre las líneas de carga del transporte de madera en el Convenio de Líneas de Carga de 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

***Examen del plan de acción***

3.30 El Subcomité aprobó el plan de acción actualizado (SLF 53/WP.4, anexo 4) en lo que respecta a las cuestiones relacionadas con los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación, que figuran en el anexo ...

***Ampliación del plazo de ultimación previsto***

3.31 A la luz de las decisiones anteriores, el Subcomité acordó invitar al Comité a ampliar el plazo de ultimación del resultado previsto hasta 2014.

**Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia**

3.32 El Subcomité, teniendo en cuenta los avances logrados en el presente periodo de sesiones, acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por el Japón\*, y le encargó lo siguiente:

- .1 seguir trabajando en los puntos recogidos en el Plan de acción actualizado para los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación (SLF 53/WP.4, anexo 4 [, modificado]), teniendo en cuenta los documentos SLF 53/3, SLF 53/3/1, SLF 53/3/2, SLF 53/3/3, SLF 53/3/5, SLF 53/3/6, SLF 53/3/7, SLF 53/3/8 SLF 53/3/9, SLF 53/INF.3, SLF 53/INF.8 y SLF 53/INF.10, así como los documentos pertinentes de periodos de sesiones anteriores;
- .2 recopilar metodologías adicionales para criterios de vulnerabilidad y de evaluación directa de la estabilidad en relación con la modalidad de fallo por aceleración excesiva (que se presenten antes de finales de junio de 2011);
- .3 verificar y perfeccionar el proyecto de criterios de vulnerabilidad (niveles 1 y 2) que identifican la posible susceptibilidad de un buque a los fallos de estabilidad parciales (ángulos/aceleraciones excesivos de balance) o totales (zozobra) para cada una de las modalidades enumeradas en el párrafo 19 del documento SLF 53/WP.4, y al hacerlo, ampliar la cantidad de buques y los tipos de buque para que se verifiquen y validen;
- .4 examinar el marco para la elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación y la terminología, y revisarlos, según proceda;

---

\* **Coordinador:**  
Sr. Naoya Umeda  
Associate Professor  
Department of Naval Architecture and Ocean Engineering  
Osaka University  
2-1 Yamadaoka, Suita  
Osaka 565-0871, JAPÓN  
Teléfono: + 81 6 6879 7587  
Facsímil: + 81 6 6879 7594  
Correo electrónico: [umeda@naoe.eng.osaka-u.ac.jp](mailto:umeda@naoe.eng.osaka-u.ac.jp)

- 
- .5 elaborar, verificar y perfeccionar los procedimientos de evaluación directa de la estabilidad para las modalidades de fallo de estabilidad identificadas en el párrafo 12 del documento SLF 53/WP.4; y
- .6 presentar un informe al SLF 54.]

## **12 ENMIENDAS A LAS NORMAS DE COMPARTIMENTADO DEL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS PARA LOS BUQUES DE CARGA**

### **Generalidades**

12.1 El Subcomité recordó que, tras haber examinado el documento MSC 85/23/1 (Reino Unido), en el que se propone considerar la posibilidad de suprimir el apartado .4 de la nota a pie de página de la regla II-1/4 del Convenio SOLAS y actualizar las referencias a las notas a pie de página restantes según sea necesario, el SLF 52 había tomado nota de la opinión de la delegación de Alemania de que los apartados .6 y .7 de la nota a pie de página también deberían considerarse en el contexto de esta cuestión, e invitó a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten sus propuestas y observaciones respecto de esta cuestión, según proceda, al Grupo de trabajo por correspondencia SDS para que las examine y asesore al SLF 53 según proceda.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

12.2 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/12), y tomó nota de que:

- .1 con respecto a eliminar el apartado .4 de la nota a pie de página de la regla II-1/4.1 del Convenio SOLAS, el Grupo de trabajo por correspondencia opinó que era necesario efectuar una mayor labor de investigación, con estudios de proyecto que comparen la equivalencia en cuanto a las características de compartimentado y estabilidad con avería de los buques que cumplen lo dispuesto en la resolución MSC.235(82) y en el capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS, antes de que se pueda adoptar una decisión final respecto de cuál es la mejor manera de aplicar estos instrumentos; y

- .2 las delegaciones de China y Estados Unidos estaban actualmente trabajando en dichos estudios y que se esperaba que otras delegaciones pudieran contribuir con información adicional para asegurarse de que, en última instancia, se apliquen las reglas y las directrices más apropiadas (o una combinación de las mismas) a los buques de suministro mar adentro.

12.3 El Subcomité también tomó nota del punto de vista del Grupo de que estos resultados previstos no podrían ultimarse en este periodo de sesiones y que se consideraba necesario aplazar el año de ultimación.

12.4 En este contexto, el Subcomité tomó nota de la información que figura en el documento SLF 53/INF.7 (China), en el cual se proporciona un resumen de un estudio llevado a cabo por China sobre la repercusión de las prescripciones de estabilidad con avería de las enmiendas al Convenio SOLAS 2009 en los buques de suministro mar adentro de más de 80 metros de eslora, teniendo en cuenta el debate habido en el Grupo de trabajo por correspondencia SDS.

12.5 El Subcomité tomó nota de que la delegación de Alemania, respaldada por otras delegaciones, había observado que la nota a pie de página de la regla II-1/4 del Convenio SOLAS era necesaria para la implantación uniforme de la regla, aunque, como nota a pie de página, no se consideraba parte del texto del Convenio y, por lo tanto, no estaba incluida en el texto certificado de la regla II-1/4. En vista de lo anterior, la delegación consideró que era conveniente que el texto importante de las notas a pie de página, que servía de orientación para la implantación de las reglas, estuviera situado en el texto de dichas reglas. El Subcomité tomó nota de que Alemania tenía la intención de presentar observaciones sobre esa cuestión en el MSC 89 a fin de que las examinara el Comité.

### **Instrucciones al Grupo de trabajo SDS**

12.6 Tras el debate, el Subcomité dio instrucciones al Grupo de trabajo SDS, constituido en virtud del punto 7 del orden del día, de que continuara examinando los documentos SLF 53/12 y SLF 53/INF.7 si disponía de tiempo, y que notificara al Subcomité.

**[Informe del Grupo de trabajo SDS**

12.7 Tras haber recibido la parte del informe del Grupo de trabajo (SLF 53/WP.6) que trata este punto del orden del día, el Subcomité adoptó las medidas que se reseñan a continuación.

***Nota a pie de página de la regla II-1/4.1 del Convenio SOLAS***

12.8 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo con respecto a la aplicación de la nota a pie de página de la regla II-1/4.1 del Convenio SOLAS, en particular de que la práctica actual era aplicar la nota a pie de página como estaba indicado en la regla y que la lista de instrumentos que figura en la nota a pie de página incluía de manera general los instrumentos adecuados sobre estabilidad con avería elaborados por la Organización. A ese respecto, el Subcomité también tomó nota de que era necesario actualizar la referencia en la nota a pie de página a las normas de compartimentado para los buques de suministro mar adentro y que el Grupo de trabajo por correspondencia SDS debería tenerlo en cuenta (párrafo 10.11) en el contexto del examen del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

12.9 Con respecto a la supresión del apartado .4 de la nota a pie de página de la regla II-1/4.1 del Convenio SOLAS, el Subcomité se mostró de acuerdo con la opinión del Grupo de que, antes de adoptar una decisión sobre esta cuestión, se necesitaba información adicional en forma de estudios comparativos de estabilidad con avería con respecto a la equivalencia entre la resolución MSC.235(82) y la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, enmendado (SOLAS 2009).

***Instrucciones para el Grupo de trabajo por correspondencia SDS***

12.10 Por consiguiente, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo por correspondencia SDS, constituido dentro del punto 10 del orden del día (párrafo 10.11), lo siguiente:

- .1 examinar más a fondo la supresión del apartado .4 de la nota a pie de página de la regla II-1/4.1, en relación con la supuesta equivalencia de la resolución MSC.235(82) con la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS; y

- .2 evaluar, a la luz de las investigaciones recientes y en curso, si se necesitará introducir enmiendas a la resolución MSC.235(82) para mejorar el nivel de seguridad de los buques de suministro mar adentro de todos los tamaños y clases, y asesorar al Subcomité a ese respecto.

### **Ampliación del plazo de ultimación**

12.11 En vista de lo anterior, el Subcomité invitó al Comité a que ampliara a 2013 el plazo de ultimación para este resultado, de manera que los resultados de los proyectos de investigación en curso pertinentes puedan tenerse en cuenta en el examen del punto.]

## **16 ORDEN DEL DÍA BIENAL Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL SLF 54**

### **Generalidades**

16.1 El Subcomité recordó que, en su último periodo de sesiones, se le informó de que la Asamblea había pedido a los Comités que examinaran y revisaran durante el bienio actual sus respectivas directrices sobre organización y método de trabajo (Directrices de los Comités), con objeto de armonizarlas con las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel adoptado mediante la resolución A.1013(26).

16.2 El Subcomité también recordó que, atendiendo a dicha petición, el MSC 87 había preparado un proyecto de revisiones a las Directrices del Comité, que el MEPC 61 había refrendado teniendo en cuenta las disposiciones del Plan de conversión elaborado por el Consejo. El MSC 88, tras acordar revisiones adicionales, había pedido a la Secretaría que elaborara una versión refundida del proyecto de Directrices revisadas, para que la examinara el MSC 89, con miras a su aprobación.

16.3 El Subcomité también recordó que, para facilitar la transición, el MSC 87 había encargado a los órganos auxiliares que prepararan sus órdenes del día bienales respectivos para el próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, de conformidad con el proyecto de Directrices revisadas, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes: concreto, cuantificable, alcanzable, realista y con plazo (SMART); y



- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2012-2013, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2012 o 2013, según proceda, y debería establecerse un resultado conexo en el orden del día postbienal del Subcomité, con el año de ultimación previsto,

y pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborara las propuestas iniciales para que las examinaran los Subcomités en consecuencia.

### **Órdenes del día bienal, postbienal y provisional para el SLF 54**

16.4 Teniendo en cuenta los progresos realizados durante el actual periodo de sesiones y las decisiones del MSC 87 y el MSC 88, el Subcomité preparó su proyecto de orden del día para el bienio 2012-2013, incluidos los puntos del orden del día postbienal del Comité relativos al ámbito del Subcomité, y el orden del día provisional para el SLF 54 (SLF 53/WP.3), basándose en el orden del día bienal aprobado por el MSC 88 (SLF 53/2, anexo), que figuran en los anexos ... y ..., respectivamente, para que el MSC 89 los examine.

16.5 Al examinar el resultado previsto actual sobre la "Elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y los graneleros", el Subcomité recordó que el SLF 52 había decidido elaborar en primer lugar las directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y abordar los graneleros una vez que se hubiera ultimado la labor relacionada con los buques tanque. Tras recordar también las instrucciones impartidas por el MSC 87 de que los resultados seleccionados para el orden del día bienal se expresen en los términos siguientes: concreto, cuantificable, alcanzable, realista y con plazo, y tras tomar nota de las opiniones sobre el particular, el Subcomité acordó los dos resultados previstos siguientes para el bienio 2012-2013:

- .1 elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque, con 2012 como plazo previsto de ultimación, para su inclusión en el orden del día provisional del SLF 54; y

- .2 elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los graneleros, con 2013 como plazo previsto de ultimación, para su inclusión en el orden del día provisional del SLF 55.

### **Preparativos para el próximo periodo de sesiones**

16.6 El Subcomité acordó constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo sobre los siguientes temas:

- .1 estabilidad sin avería;
- .2 directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque; y
- .3 compartimentado y estabilidad con avería.

16.7 El Subcomité constituyó grupos de trabajo por correspondencia, que deben remitir sus informes al SLF 54, sobre los siguientes temas:

- .1 estabilidad sin avería;
- .2 directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque; y
- .3 compartimentado y estabilidad con avería, incluidos:
  - .1 el examen de las reglas sobre estabilidad con avería para los buques de pasaje de transbordo rodado;
  - .2 las enmiendas a las normas de compartimentado del capítulo II-1 del Convenio SOLAS para los buques de carga y;
  - .3 la revisión de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

### **Situación de los resultados previstos**

16.8 El Subcomité preparó el informe sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011 que guardan relación con la labor del Subcomité, el cual figura en el anexo ..., e invitó al Comité a que tomara nota de esa situación.

### **Fecha del próximo periodo de sesiones**

16.9 El Subcomité tomó nota de que se ha previsto, provisionalmente, que su 54º periodo de sesiones se celebre del 16 al 20 de enero de 2012.

---